

立法會

Legislative Council

立法會FC175/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第十次會議紀要

日期：2012年4月13日(星期五)
時間：下午4時
地點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：

- 劉慧卿議員, JP (主席)
- 何俊仁議員
- 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
- 李卓人議員
- 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 李華明議員, SBS, JP
- 吳靄儀議員
- 涂謹申議員
- 陳鑑林議員, SBS, JP
- 梁劉柔芬議員, GBS, JP
- 梁耀忠議員
- 黃容根議員, SBS, JP
- 劉江華議員, JP
- 劉健儀議員, GBS, JP
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- 李鳳英議員, SBS, JP
- 張宇人議員, SBS, JP
- 馮檢基議員, SBS, JP
- 余若薇議員, SC, JP
- 方剛議員, SBS, JP
- 林健鋒議員, GBS, JP
- 梁君彥議員, GBS, JP
- 湯家驊議員, SC

詹培忠議員
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
李慧琼議員, JP
林大輝議員, BBS, JP
陳克勤議員
陳茂波議員, MH, JP
陳健波議員, JP
梁美芬議員, JP
梁家驩議員
張國柱議員
黃成智議員
黃國健議員, BBS
葉偉明議員, MH
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
潘佩璆議員
謝偉俊議員, JP
譚偉豪議員, JP
梁家傑議員, SC
陳淑莊議員
陳偉業議員
黃毓民議員

缺席委員 : 劉秀成議員, SBS, JP (副主席)
張文光議員
黃宜弘議員, GBS
劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
霍震霆議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
李國麟議員, SBS, JP
張學明議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
梁國雄議員

出席公職人員：	陳家強教授, SBS, JP	財經事務及庫務局局長
	應耀康先生, JP	財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)
	梁悅賢女士, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
	袁詠歡女士	財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)
	黃智祖先生, JP	商務及經濟發展局副秘書長(通訊及科技)
	李碧茜女士	商務及經濟發展局首席助理秘書長(通訊及科技)B
	廖永亮先生	商務及經濟發展局創意香港總監
	利德裕博士	香港設計中心行政總裁
	梅品雅女士	保安局首席助理秘書長(B)
	羅紹衡博士, FSMSM	消防處助理處長(總部)
	麥國森先生	消防處高級消防區長(資訊科技管理)
	陳婉雯女士	運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)6
	梁德輝先生	運輸署助理署長(技術及服務)
	李智超先生	運輸署總工程師(交通控制)
	鄭德明先生	香港警務處署理總警司(交通)
	黃耀明先生	香港警務處警司(法例檢討及策劃)(交通總部)
	賴黃淑嫻女士	民政事務局副秘書長(3)
	王月華女士	民政事務局首席助理秘書長(文化)2
	吳志華博士	康樂及文化事務署助理署長(文博)
	黃秀蘭女士	香港文化博物館總館長
	王倩儀女士, JP	環境局常任秘書長／環境保護署署長

莫偉全先生, JP	署理環境保護署副署長 (3)
任日成先生	環境保護署高級環境保 護主任(流動污染源)
曾文瑋先生	運輸署高級工程師(車 輛安全)

列席秘書 : 李蔡若蓮女士 助理秘書長1

列席職員 : 薛鳳鳴女士 總議會秘書(1)5
冼柏榮先生 高級議會秘書(1)7
胡清華先生 高級議會事務助理(1)3
邱寶雯女士 議會事務助理(1)8

項目1 —— FCR(2012-13)1 人事編制小組委員會在2012年1月18日所提出的建 議

主席表示，按照人事編制小組委員會於2012年1月18日所提出的建議，當局尋求委員會批准FCR(2012-13)1所載的人員編制建議。

2. 主席把項目付諸表決。委員會批准撥款建議。

項目2 —— FCR(2012-13)2 工務小組委員會在2012年1月9日和2月8日所提出 的建議

3. 主席表示，這個項目尋求委員會批准工務小組委員會在2012年1月9日和2012年2月8日所建議、載於FCR(2012-13)2的建議。她表示，在2012年2月8日的會議席上，何秀蘭議員要求把PWSC(2011-12)50所載的"798TH博愛交匯處改善工程"項目提交財務委員會進行分開表決。何議員其後收回她的要求。工務小組委員會並無其他委員要求把這項建議的任何項目分開表決。

4. 主席把項目付諸表決。委員會批准撥款建議。

項目3 —— FCR(2012-13)3

總目55 —— 政府總部：商務及經濟發展局(通訊及科技科)

分目700一般非經常開支

項目897香港設計中心

新項目"設計營商周及香港設計中心設計大獎"

新項目"設計創業培育計劃"

5. 主席表示，這個項目尋求委員會批准把承擔額提高7,000萬元，以支援香港設計中心(下稱"設計中心")的運作，為期3年，由2012年7月1日至2015年6月30日；開立為數3,750萬元的新承擔額，提供一筆專用撥款，讓設計中心舉辦設計營商周及香港設計中心設計大獎；以及開立為數2,625萬元的新承擔額，資助設計中心由2012年5月1日起推行設計創業培育計劃(下稱"培育計劃")。

6. 資訊科技及廣播事務委員會主席黃毓民議員匯報，資訊科技及廣播事務委員會曾於2011年11月14日的會議討論這項建議。事務委員會委員原則上支持撥款申請。他表示，事務委員會部分委員認為培育人才對設計行業的發展至為重要，而其他委員則認為設計的概念不應只限於產品設計，應同時包括商業系統的創新設計。事務委員會委員亦建議當局應更頻密地舉辦設計市集活動，讓新進設計師與市民直接溝通，展示其創新意念。其中一名委員關注到設計中心的機構管治，並建議設計中心應透過其網站公開董事在董事會會議的出席率。事務委員會要求政府當局提供資料，列舉本港的設計成果轉化為商品的成功例子。

7. 黃毓民議員進一步匯報，在2012年2月13日舉行的事務委員會會議上，委員支持政府當局延長培育計劃的建議，以及讓設計中心推行培育計劃第二期的撥款建議。事務委員會部分委員認為政府當局應加強支援培育公司建立品牌，以及探討與內

地相關行業合作的機會。應委員的要求，政府當局已提供資料，說明撥款當中用以支付香港科技園公司租金的款項，以及設計中心在培育計劃第二期內的營運開支。

8. 何秀蘭議員表示，部分設計界從業員曾向她反映，很多在香港接受培育，但於海外營業的設計師希望在香港維持部分業務。然而，他們最後因為香港租金及營運成本高昂而打消這個念頭。她詢問政府當局和設計中心是否知悉這個問題。

9. 商務及經濟發展局副秘書長(通訊及科技)表示，現時的撥款建議可讓當局透過培育計劃在兩年的培育期內為新進設計公司提供支援(例如辦公地方)。這些公司長遠會否留港，是它們的商業決定。設計中心將透過培育服務及於九龍塘創新中心提供的設施，協助新進設計公司。現時尋求的撥款可協助設計中心提供這些支援服務。

10. 何秀蘭議員表示，政府當局應提供誘因，鼓勵本地培育的設計師留港，否則設計中心只會浪費培育服務的資源為其他國家培養人才。她詢問政府當局會否放寬使用工業大廈的限制，讓尚未設立生產線的新進設計公司在這些大廈建立設計基地。商務及經濟發展局副秘書長(通訊及科技)答稱，荷李活道前已婚警察宿舍(下稱"警察宿舍")已改建為標誌性創意中心，為新進設計公司及已上軌道的公司提供工作室／店鋪設施。何議員指出，警察宿舍擬用作工作室兼陳列室，多於作為新進設計公司的辦公大樓，而警察宿舍的營運商只會挑選數目相對較少的已上軌道公司作為租戶。主席要求政府當局備悉何議員的關注。

11. 黃毓民議員表示，人民力量的議員原則上支持撥款建議。他對於香港設計中心設計大獎有保留，因為該項活動似乎是綽頭多於對設計行業起到實際作用。對於應否就此投放大量資源，令人質疑。他曾仔細研究設計中心的計劃，並考察過舉行的部分活動。推廣香港設計指南及舉辦設計大師班等項目均有助香港設計行業的發展，應進一步予以

加強，而部分其他計劃(例如設計"智"識周、經驗分享會和行政人員計劃)則似乎成效欠奉。他認為，由於設計行業的規模不大，從業員之間經常聯繫，推廣經驗分享會不應成為設計中心的工作焦點。黃議員進一步表示，設計知識學院不應由設計中心負責運作，因為香港理工大學及香港專業教育學院已開辦類似的課程或項目。然而，設計市集活動有助擴闊設計從業員的網絡，值得增撥資源支持。

12. 黃毓民議員亦提到審計署署長於2008年就設計中心的管理問題(例如未經創新科技署事先批准而調整設計支援計劃項目員工的薪金；把員工薪金開支記入項目帳目，以及未獲授權使用2007年12月拍賣創意產品的60萬元所得收益)進行審計的結果。政府當局曾於2011年11月14日的資訊科技及廣播事務委員會會議上匯報設計中心的管治所作的改善，並表示已委任政府代表加入設計中心的董事會，以建立內部監控機制；設計中心亦已完成由外聘審計公司進行的內部審計工作，開始推行內部監控措施。黃議員表示，設計中心自費委任審計公司，審計程序的公正性成疑。若設計中心的管理層無須向設計中心董事會的政府代表問責，內部監控機制便失去意義。他強調，內部監控及審計機制至少應給予人公正的印象。

13. 商務及經濟發展局副秘書長(通訊及科技)表示，政府當局一直與設計中心共同改善後者的機構管治，並推出措施回應審計署署長的建議。政府當局將與設計中心簽訂新的撥款協議，訂明詳細的監控要求。政府當局將透過3年業務計劃、年度報告及半年的運作報告及審計報告，以及當局在設計中心董事會的代表，監察設計中心的表現。

14. 香港設計中心行政總裁補充，設計中心會考慮推出更多實際且有效的活動，協助設計行業。設計中心將會繼續舉辦設計市集活動，並一直與各商場研究在创新中心以外舉辦設計市集活動的可能性。香港設計中心行政總裁解釋，當局設立獨特的設計知識學院(亦包括設計"智"識周)，並非旨在與其他培訓機構競爭，而是着眼於提升設計專才及

行政人員的專業水平及視野。有別於傳統上以機構為本的培訓計劃，設計知識學院將採用較互動和靈活的方式制訂各個項目，俾能注意到市場趨勢及促進從業員之間更佳的知識交流。與此同時，設計知識學院亦可提供有用的平台，讓行政人員更加瞭解到在創造價值方面，設計的力量跨越界別。設計知識學院是一項嶄新嘗試，設計中心會因應累積所得的經驗作出改善。

15. 由於委員沒有進一步提問，主席把項目付諸表決。委員會批准這項建議。

項目4 —— FCR(2012-13)4
基本工程儲備基金
總目710 —— 電腦化計劃
消防處
新分目"開發資產管理及保養系統"

16. 主席表示，這個項目尋求委員會批准一筆為數49,830,000元的新承擔額，用以在消防處開發資產管理及保養系統。

17. 主席把項目付諸表決。委員會批准撥款建議。

項目5 —— FCR(2012-13)5
基本工程儲備基金
總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備
運輸署
新分目"擴展衝紅燈攝影機系統 —— 第四期"

18. 主席表示，這個項目尋求委員會批准一筆為數48,135,000元的新承擔額，用以把衝紅燈攝影機系統擴展至更多交通燈號控制路口。

19. 主席表示，政府當局已提供補充資料，說明在計劃的應急費用總額加入機電工程營運基金管理服務費用的原因，而有關資料已於會議席上提交。

20. 何秀蘭議員提到近期一宗交通意外，東邊街一輛重型車輛在引擎熄掉後溜後，造成重大傷亡。她表示，香港島有頗多斜路，在該等路口衝紅燈特別危險。除了裝設衝紅燈攝影機系統以防駕駛者違反交通規則外，何議員詢問政府當局會否安裝其他設施(例如減速裝置)，或於當眼處設置適當的路牌提醒駕駛者在這些路口減速或停車。

21. 運輸署助理署長(技術及服務)表示，當局會參照最新的意外統計數字及衝紅燈的普遍程度，進一步調校衝紅燈攝影機的確切位置。為加強斜路的道路安全，政府當局會持續推行連串交通管制措施，包括在部分斜路把交通流向改作只可上坡，並豎立適當的交通標誌，提醒駕駛者有關道路的斜度，亦提醒他們駕駛時要小心。

22. 何秀蘭議員建議政府當局與相關區議會研究改善道路安全的措施，而不應只依賴衝紅燈攝影機系統防止交通意外發生。

23. 潘佩璆議員表示，由於衝紅燈對道路安全構成嚴重威脅，香港工會聯合會的議員支持撥款建議。他表示，香港部分道路頗為寬闊，即使駕駛者無意衝紅燈，但車輛駛到路口一半時，往往交通燈已轉為黃燈或紅燈。他詢問政府當局會否在較寬闊的路口延長黃燈燈號的時間。

24. 運輸署助理署長(技術及服務)表示，現時交通燈號的設計已顧及委員所關注的問題。車速正常的車輛有足夠時間在另一方向的交通燈號轉為綠燈前駛過路口，避免車輛碰撞。他補充，當交通燈號轉為黃燈時，倘若行駛中的車輛與交通燈的距離極近，以致無法在駛過交通燈前安全停車，衝黃燈不屬犯罪。

25. 由於委員沒有進一步提問，主席把項目付諸表決。委員會批准這項建議。

項目6 —— FCR(2012-13)6
總目95 —— 康樂及文化事務署
分目700一般非經常開支
新項目"舉辦李小龍展覽"

26. 主席表示，這個項目尋求委員會批准一筆為數24,850,000元的新承擔額，以於香港文化博物館舉辦李小龍展覽。

27. 民政事務委員會主席葉國謙議員匯報，事務委員會曾於2012年2月10日舉行的會議上討論這項建議。事務委員會委員支持這項建議及向財務委員會提交撥款申請。事務委員會委員普遍認為，為了肯定李小龍先生對中國武術和香港電影業的重大貢獻，政府當局應設立規模相稱的永久展館，介紹李小龍先生的生平及中國武術。

28. 由於委員沒有進一步提問，主席把項目付諸表決。委員會批准撥款建議。

項目7 —— FCR(2012-13)7
總目44 —— 環境保護署
分目700一般非經常開支
新項目"一次過資助車主為其汽油和石油氣的士和小巴更換催化器和含氧感知器"

29. 主席表示，這個項目尋求委員會批准開立一筆為數1億5,000萬元的新承擔額，用以一次過資助車主為其汽油或石油氣的士和小巴更換催化器和含氧感知器。

30. 劉健儀議員表示，的士和公共小巴業界歡迎政府當局的建議。然而，由於政府當局只擬提供一次過資助，他們關注到每隔18個月便要更換催化器和含氧感知器造成的長遠經濟負擔。業界亦反映，其他汽車零件(例如混合裝置、蒸發器及廢氣再循環閥)亦會影響車輛的排放表現，且需要定期更換。她詢問政府當局會否向業界提供任何長期資助，以及會否就更換她所述的其他元件提供額外資助。

31. 環境局常任秘書長／環境保護署署長解釋，不同汽車元件有不同功能。由於催化器和含氧感知器對減少排放最重要，因此當局特別以這些元件作為更換的目標。環境保護署副署長(3)補充，混合裝置、蒸發器及廢氣再循環閥較為耐用，只需勤於清洗，而無需定期更換。環境保護署(下稱"環保署")會編製資料小冊子，就如何清洗這些元件向車主和營運商提供意見。

32. 至於為石油氣的士或小巴車主提供較長期的資助的可行性，環境局常任秘書長／環境保護署署長回應時表示，妥善維修保養車輛應是車主的基本責任。政府當局估計，為一輛汽車更換催化器和含氧感知器的平均費用約6,060元。每輛汽車的實際費用可能視乎型號而有別。她強調，在車輛表現和節省燃料方面得到的改善，相對於更換與維修保養的費用來說是物超所值。環境保護署副署長(3)補充，估計更換費用包括更換已耗損的喉管和導管。車主日後可更換核心零件，每輛的士的費用應介乎1,000至2,000元。

33. 劉健儀議員表示，她主張早日更換的士和小巴上造成污染的元件。的士和小巴業界充分瞭解政府當局管制廢氣排放的措施，而且並不抗拒。他們甚至促請政府當局加快推行這些措施。劉議員表示，業界理解到常常清洗混合裝置、蒸發器和廢氣再循環閥有助減少車輛的排放。然而，政府當局應向業界提供足夠的指引，說明應如何及相隔多久清洗這些元件，以達到最佳效果。她察悉，擬議的撥款包括動用200萬元為維修技工舉辦免費培訓課程，以及進行所更換零件的質量控制工作。她質疑當局為維修技工提供培訓的理據，因為資助金額已包括服務費用，並表示該筆200萬元的款項應改用作編製技術指引材料，協助業界維修保養車輛。

34. 環境保護署副署長(3)表示，政府當局已另外撥款製作小冊子，為石油氣的士和小巴車主及維修技工提供維修保養的指引。政府當局的一般做法是每當政府引入更嚴格的排放管制標準時，均會為

維修保養人員提供所需的培訓。車主最終亦可從這項資助得益。

35. 劉健儀議員察悉，合資格獲發一次過的車輛約有21 630輛，包括約18 000輛的士及超過3 000輛公共小巴，而政府當局預期更換計劃會於6個月內完成。她認為這個時間表過於樂觀，並詢問政府當局有何具體安排以達成這個目標。

36. 環境局常任秘書長／環境保護署署長補充，若撥款申請獲批，政府當局會盡快進行招標。當局會批出多於一份合約，分別有關供應催化器和含氧感知器及提供更換服務。政府當局會確保在多個位置方便的地點設置足夠的服務點，確保更換計劃可於6個月內完成。環境保護署副署長(3)回應劉健儀議員的提問時表示，政府當局擬向約30間車輛維修工場批出合約，以便提供更換服務。車主可事先向車輛維修工場預約，藉此縮短等候時間和加快更換程序。

37. 甘乃威議員關注到，若只向30間車輛維修工場批出合約，在提供更換服務方面將缺乏競爭。他詢問政府當局會否向更多承辦商(尤其是較小型的承辦商)批出合約，讓他們可參與更換計劃。

38. 環境保護署副署長(3)表示，每間車輛維修工場每日可為約10輛汽車提供服務。由於將會有30間車輛維修工場投入服務，因此可能達到在6個月內為21 630輛目標汽車更換催化器和含氧感知器的目標。政府當局收回標書後，將會考慮多向數間車輛維修工場批出合約，以改善工場的整體位置分布，俾能為車主提供更方便的服務。

39. 甘乃威議員表示，民主黨的議員支持有助改善路邊空氣質素的措施。他表示，政府當局予人的印象是以石油氣為燃料的車輛幾乎達到零排放，但事實上，即使車輛沒有排放黑煙，仍可排放過量氮氧化物、一氧化碳及其他揮發性有機化合物。甘議員提到政府當局的文件，當中指出空氣污染指數超過100的日數從2005年的43日增至2011年

的172日。他詢問，如現時的撥款申請獲批和擬議措施得以落實，有關日數會是多少。

40. 環境局常任秘書長／環境保護署署長表示，更換計劃完成後，政府當局會在2013年年中使用路邊遙測設備，識別排放過量廢氣的汽油及石油氣車輛，並要求車主修妥有關問題。政府當局估計，分別約80%及45%在路面行駛的汽油和石油氣的士和小巴的催化器已經耗損。該等車輛排放氮氧化物和碳氫化合物的比例，在香港市區繁忙道路由車輛排放的污染物總量中佔40%至50%。因此，政府當局以這些車輛為推行更換計劃的對象。環境局常任秘書長／環境保護署署長表示，待完成更換計劃，以及歐盟II及III期專營巴士安裝選擇性催化還原器後，路邊空氣質素將會顯著改善。

41. 環境保護署副署長(3)補充，路邊空氣質素受車輛排放及大氣的臭氧濃度影響。氮氧化物是導致路邊空氣污染指數超過100的主要因素，而在路邊排放的氮氧化物中，約80%來自專營巴士及石油氣的士和小巴。為專營巴士加裝選擇性催化還原器及更換石油氣的士和小巴已老化的催化器應能有效地把這些車輛排放的氮氧化物大幅減少。如果地區的臭氧濃度並無惡化，待這些改善措施全部落實後，路邊空氣質素應能回復2004-2005年度的水平。

42. 余若薇議員表示，政府當局完成更換計劃和使用遙測設備後，應採納新空氣質素指標。她指出，空氣污染指數超過100的日數多達172日，反映出空氣污染的情況非常嚴重，她詢問如當局在更換計劃完成後以新空氣質素指標量度空氣污染，情況將會是怎樣。她察悉當局將派遣5支遙測隊伍到全港不同地點識別排放過量廢氣的汽油及石油氣車輛，她詢問派遣工作何時完成，以及何時推行政府當局文件所述加強排放管制的措施。余議員表示，雖然社會上普遍支持可改善空氣質素的措施，但若相關的法例修訂包括吊銷車輛牌照的制裁，則可預期會出現爭議。她提醒政府當局預留足夠的時間作公眾諮詢。

43. 環境保護署副署長(3)表示，新空氣質素指標較現有標準嚴格，尤其是氮氧化物的上限方面。為達到氮氧化物的新空氣質素指標，除了更換的士和小巴的催化器和含氧感知器及在歐盟II及III期專營巴士加裝選擇性催化還原器，亦要同步推出其他措施，例如淘汰造成污染的舊式車輛。與目前的黑煙車輛管制計劃一致，若車輛被路邊遙測設備發現排放過量廢氣，車主須進行維修，並在指定車輛廢氣測試中心通過以底盤式功率機輔助進行的先進廢氣測試，確認維修取得成效。環境局常任秘書長／環境保護署署長表示，政府當局正為指定車輛檢驗中心裝設及使用功率機進行準備工作，以便在年檢中測試廢氣排放量。這一系列措施預期可顯著改善路邊空氣質素。

44. 至於推行時間表，環境保護署副署長(3)表示，考慮到公眾諮詢、設立車輛檢驗中心，採購和裝設檢驗設備所需的時間，先進廢氣測試可在約4年後納入運輸署的年驗內。余若薇議員促請政府當局加快這方面的工作，並認為一併實施新法例、更換計劃和適用於的士及小巴的新排放檢驗規定，會更具成效。環境局常任秘書長／環境保護署署長及運輸署高級工程師(車輛安全)表示，環保署正與運輸署緊密合作，以便推行有關加強排放管制的擬議措施。然而，修訂法例、開設職位及成立檢驗中心需要一定的時間。環境局常任秘書長／環境保護署署長補充，使用遙測設備後，當局將能偵察排放過量廢汽的車輛，並糾正有關問題。這項安排可馬上改善路邊空氣質素。

45. 陳鑑林議員表示，不足10年前，政府當局曾透過資助，鼓勵業界以石油氣的士和小巴取代柴油及汽油的士和小巴，聲稱更換計劃能減少可吸入懸浮粒子及二氧化硫化合物。然而，現時卻發現這些石油氣車輛存在排放氮氧化物的問題，需以公帑資助更換造成污染的元件。他質疑過往推動以石油氣的士和小巴取代柴油的士和小巴的政策是否理據充分，以及現行建議會否把政策錯誤隱瞞。另一方面，的士和小巴業界關注到擬議的一次過更換資助計劃，是引入更嚴格的管制車輛排放措施的前

奏。陳議員亦表示，部分石油氣車輛的車主感到不滿的是，即使他們的車輛保養得宜及已通過年檢，但政府當局仍把路邊空氣污染歸咎於他們。

46. 環境局常任秘書長／環境保護署署長表示，路邊污染是由來自不同源頭的多種空氣污染物造成，而當局正致力減低這些污染物的排放，以改善空氣質素。環境保護署副署長(3)補充，以石油氣的士和小巴取代柴油的士和小巴是改善路邊空氣質素必須踏出的一步，因為石油氣車輛(幾乎沒有排放粒子，而排放的氮氧化物亦顯著較少)不僅在2000年初的技術層面上較柴油車輛環保，其表現亦較現時相對先進的歐盟V期柴油車輛(其氮氧化物的排放量是同期石油氣車輛的2至5倍)優勝。石油氣車輛裝有三元催化器，可有效減少氮氧化物的排放，但使用一段時間後，這些催化器的效率便會下降，需要更換。由於氮氧化物不為肉眼所見，當局有需要以遙測設備及功率機檢測已耗損的催化器。現行撥款建議將有助提高石油氣車輛的車主定期更換這些元件的意識。裝設遙測設備可讓政府識別排放過量污染物的車輛，以採取糾正行動。

47. 環境保護署副署長(3)進一步表示，不論燃料的類別，車輛均須作定期及妥善的維修保養，使排放量維持在正常的水平，而石油氣和汽油車輛亦不例外。當局提出發放一次過資助的撥款建議，以更換的士和小巴的催化器和含氧感知器，將有助車主養成妥善維修保養其車輛的習慣。

48. 陳鑑林議員提到政府當局文件第12段，當中建議預留1,700萬元作應急費用，以應付將來符合資助資格的小巴數目增加等因素，但由於當局並無計劃增加小巴數目，他質疑是否需要預留應急費用。環境保護署署長解釋，當局需要預留應急費用應付零件價格出現任何不可預見的波動，以及不同型號的合資格車輛數目因新更換的石油氣車輛自願參與計劃而出現的變動。

49. 陳鑑林議員認為政府當局的解釋不成立，因為新車元件無須更換。他表示，車主有責任定期

及妥善地維修保養其車輛，以減少污染物的排放。當局不宜以公帑資助車主更換造成污染的元件；否則每當有元件到期更換，他們便會期望政府給予進一步資助。此外，所有合資格接受議擬一次過資助的21 630輛車輛均應已接受年檢；若當局為部分剛進行定期維修保養或更換元件的車輛提供資助，便會浪費資源。他建議，在這情況下，當局應容許車主保留資助款項，待催化器和含氧感知器到期更換時(譬如在18個月後)，把款項用於所需的服務。

50. 環境保護署署長表示，當局已就提供一次過資助更換相關元件及使用遙測設備進行排放檢測的形式多次諮詢公眾。的士和小巴業界樂意與政府當局合作，以達到改善路邊空氣質素的目標。政府當局察悉，現時很多石油氣的士和小巴的催化器和含氧感知器急需更換。透過向車主提供一次過資助以更換該兩項元件，政府當局希望能收到即時改善路邊空氣質素之效。更換計劃亦會利便當局以遙測設備推行收緊排放管制的措施。

51. 環境保護署副署長(3)補充，政府當局曾與個別業界討論提供資助的各個方案。在諮詢期間，業界認為資助範圍應涵蓋所有石油氣的士及小巴，不論其車齡為何。政府當局已接納業界的意見。

52. 陳鑑林議員表示，車主應負責車輛的維修保養。若說政府當局會向新石油氣車輛的車主提供擬議的資助，則更不合理。他質疑這項建議是否屬於審慎運用公共資源。為此，他會對撥款建議投反對票。他要求把他的反對意見記錄在案。

53. 環境保護署署長扼要複述政府當局擬透過使用遙測設備及功率機進行排放檢測，以收緊對氮氧化物的排放管制。這個目標已獲得環境事務委員會的支持，亦顯示出政府當局致力回應社會的訴求，即採取更積極的措施應對路邊空氣質素問題。旨在協助石油氣的士和小巴車主更換催化器和含氧感知器的一次過資助，有助車主達到排放要求及確保收緊排放管制的措施可成功推行。

經辦人／部門

54. 由於沒有進一步提問，主席把項目付諸表決。委員會批准這個項目。(應陳鑑林議員要求，他對這項建議提出的反對意見已記錄在案)。

55. 會議於下午5時21分結束。

立法會秘書處
2012年7月25日